Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/3472

Schriftlicher Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen (23. Ausschuß)

über den von den Abgeordneten Wendelborn und Fraktion der CDU/CSU und den Abgeordneten Ramms und Genossen eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

— Drucksache IV/2418 —

A. Bericht des Abgeordneten Schwabe

I. Allgemeines

Der von den Abgeordneten Wendelborn und Fraktion der CDU/CSU und den Abgeordneten Ramms und Genossen eingebrachte Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes — Drucksache IV/2418 — wurde in der 138. Sitzung des Deutschen Bundestages vom 16. Oktober 1964 an den Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen überwiesen. Der Ausschuß hat die Beratungen am 17. März 1965 aufgenommen und die Vorlage in 4 Sitzungen — abschließend am 12. Mai 1965 — behandelt. Bei der Verabschiedung des Personenbeförderungsgesetzes in der 142. Sitzung des Deutschen Bundestages, 3. Wahlperiode, am 8. Februar 1961 ist u. a. ausgeführt worden, daß abgewartet werden müsse, wie das Personenbeförderungsgesetz sich in der Praxis auswirken wird. Gegebenenfalls müßten Ergänzungen und Änderungen durch spätere Novellen vorgenommen werden. Um eine solche Novelle handelt es sich hier.

Der Ausschuß ist im wesentlichen den Vorschlägen des Entwurfs gefolgt. Er hat jedoch zusätzlich weitere Bestimmungen in den Entwurf aufgenommen, deren Notwendigkeit sich aus der Verkehrsentwicklung und der Rechtsprechung ergeben hat. Neben redaktionellen Änderungen handelt es sich hier um die materiellen Ergänzungen, wie sie aus der Neufassung (Abschnitt B) ersichtlich sind.

II. Die einzelnen Bestimmungen der vorgeschlagenen Neufassung

Zu Artikel 1

Zu Nr. 1 (§ 3 Abs. 3)

In mehreren Städten des Bundesgebietes werden die Straßenbahnen von rechtlich selbständigen Verkehrsgesellschaften betrieben, während der Bau der Tunnelanlagen den städtischen Tiefbauämtern obliegt. Der Wortlaut des geltenden Personenbeförderungsgesetzes könnte jedoch so ausgelegt werden, daß zwischen dem Verkehrsunternehmer und demjenigen, der eine Straßenbahn baut, rechtlich eine Einheit bestehen muß. Infolgedessen ist die Anwendbarkeit des Personenbeförderungsgesetzes, insbesondere seiner Vorschriften über die Genehmigung und über die Planfeststellung in manchen Fällen zweifelhaft geworden. Im Interesse einer zügigen Durchführung dieser — auch in dem Bericht der Sachverständigenkommission nach dem Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Drucksache IV/2661) als überaus wichtig bezeichneten Vorhaben — müssen Unklarheiten vermieden werden. Die vorgeschlagene Ergänzung soll diesen Belangen Rechnung tragen, indem sie die Aufspaltung der Konzession in eine solche für die Verkehrsdurchführung einerseits und in eine solche

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

für den Bau von Betriebsanlagen und die Linienführung andererseits ermöglicht.

Zu Nr. 3 (§ 12 Abs. 4)

Auf die Ausführungen zu Nr. 1 wird verwiesen, da beide Bestimmungen in unmittelbarem Zusammenhang stehen.

Zu Nr. 4 Buchstabe b (§ 13)

Neben redaktionellen Änderungen war es notwendig, eine Regelung für den Fall vorzusehen, daß eine Person zur Führung der Geschäfte bestellt wird.

Zu Nr. 4 Buchstaben a und b (§ 13)

Bei der Beschlußfassung ist der Berichterstatter gebeten worden, darauf hinzuweisen, daß diese Neufassung des Gesetzes mit der Mehrheit von 9 zu 8 Stimmen im Ausschuß beschlossen worden ist.

Zu Nr. 4 Buchstabe c (§ 13)

Durch die Änderung sind auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen in die Ausnahmebestimmung einbezogen worden.

Zu Nr. 6 (§ 43)

In seinem Urteil vom 13. November 1964 — BVerwG VII C 176.63 / VG 5 K 1490/61 — hat das Bundesverwaltungsgericht auch unter Hinweis auf den Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 8. Juni 1960 — BVerfGE 11, 168, 183/4 — entschieden, daß Berufsverkehr, den ein Werk in eigener Regie oder durch einen auf Grund von Verträgen an seine Weisungen gebundenen Verkehrsunternehmer durchführen läßt, nicht unter den Begriff einer regelmäßigen Verkehrsbedienung fällt. Das betreffende Werk bestimme nach seinen wechselnden Bedürfnissen über die Streckenführung und die zeitliche Gestaltung des Omnibusverkehrs, der nur für die Angehörigen des eigenen Betriebes vorgesehen sei. Der Ausschuß glaubt, daß eine solche Auslegung dem Willen des Gesetzgebers im Jahre 1961 insbesondere auch zum Begriff regelmäßig nicht entspricht. Der Berufsverkehr sollte und soll Linienverkehr sein. Dies ist zum Schutz des Linien- und Schienenverkehrs unerläßlich. Das ergibt sich schon aus dem Umfang dieses Verkehrs. Das Kraftfahrliniennetz hat im Jahre 1963 einen Umfang von rd. 236 000 km gehabt, dem ein genehmigungspflichtiger Berufsverkehr mit Kraftfahrzeugen im Umfange von rd. 189 000 km gegenübersteht. Die gesetzliche Klarstellung dieser Frage war mit ein Hauptgrund für die Neukodifizierung des Personenbeförderungsrechts im Jahre 1961. Naturgemäß ist es auch ein Anliegen des Gesetzgebers, daß den besonderen Belangen des Berufsverkehrs Rechnung getragen wird. Um den Berufsverkehr entsprechend den heutigen Anforderungen als Linienverkehr möglichst reibungslos abwickeln zu können, wie dies offenbar auch das Bundesverwaltungsgericht für erwünscht hält, ist daher § 45 des Personenbeförderungsgesetzes durch eine entsprechende Bestimmung ergänzt worden.

Zu Nr. 7 (§ 45 Abs. 4)

Auf die Ausführungen zu Nr. 6 wird verwiesen. In Zukunft sollen die Genehmigungsbehörden gehalten sein, besonderen Verhältnissen bei den Sonderformen des Linienverkehrs, vor allen Dingen beim Berufs- und Schülerverkehr, Rechnung zu tragen.

Zu Nr. 9 (§ 48)

In Absatz 3 sind die Worte „oder abzusetzen" als überflüssig gestrichen worden. Die beiden letzten Sätze dieses Absatzes sollten nach der bisherigen Verwaltungspraxis entfallen.

Zu Nr. 11 Buchstabe c (§ 52)

Die Worte „das Reiseziel liegt" sind durch die Worte „die Ferienziel-Reise endet" ersetzt worden. Die Änderung entspricht besser den tatsächlichen Verhältnissen.

Zu Nr. 11 Buchstabe e (§ 52)

Das Wort „Grenzzollstellen" ist durch die Worte „Zollstellen an der Grenze" ersetzt worden.

Zu Nr. 13 (§ 57)

Die bisherige Ermächtigungsbestimmung bedurfte der Ergänzung, um ausreichende Rechtsgrundlagen zum Erlaß notwendiger Verordnungen zu schaffen. Das gilt insbesondere für die Novellierung der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen.

Zu Nr. 14 (§ 58)

Die Ermächtigung hat eine Konkretisierung erfahren.

Zu Nr. 15 (§ 59 a)

Hierdurch sollen vom Gesetz nicht erfaßte Verkehrsformen (grauer Verkehr), an deren Zulassung ein Interesse besteht, im Einzelfalle genehmigungsfähig gemacht werden.

Zu Nr. 17 (§ 62 Abs. 1)

Absatz 1 bringt eine formelle Anpassung an die Gesetzesänderung.

Zu Nr. 18 (§ 64 Abs. 3)

Wie zu Nr. 17.

Zu Artikel 2

Absatz 1 Satz 2 enthält die Übergangsbestimmung für den Verkehr, der nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. November 1964 mit Mietomnibussen durchgeführt worden ist.

Zu Artikel 4

Der zweite Halbsatz berücksichtigt, daß nach der Verkündung des Gesetzes die notwendige Durchführungs-Verordnung erlassen werden muß und die zur Abnahme der Prüfung berechtigten Ausschüsse einzurichten sind.

Der Vorschlag zur Änderung des § 49 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (§ 1 Nr. 8 der Drucksache IV/2418) wurde von den Antragstellern zurückgezogen.

Bonn, den 19. Mai 1965

Schwabe
Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf — Drucksache IV/2418 — in der anliegenden Fassung anzunehmen und

2. die dazu eingegangenen Petitionen für erledigt zu erklären.

Bonn, den 12. Mai 1965

Der Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen

Dr. Bleiß — Vorsitzender

Schwabe — Berichterstatter

Beschlüsse des 23. Ausschusses

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 241) wird wie folgt geändert:

1. An § 3 wird folgender Absatz 3 angefügt:

   „(3) Sollen Straßenbahnbetriebsanlagen von einem anderen als dem Unternehmer gebaut werden, kann die Genehmigung für ihren Bau und für die Linienführung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1) dem anderen erteilt werden; die für den Unternehmer geltenden Vorschriften des Gesetzes und der auf Grund des Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen sind entsprechend anzuwenden."

2. An § 9 wird folgender Absatz 4 angefügt:

   „(4) Auf Grund einer Genehmigung zum Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen dürfen auch die einem anderen Unternehmer des Gelegenheitsverkehrs genehmigten Kraftomnibusse verwendet werden."

3. An § 12 wird folgender Absatz 4 angefügt:

   „(4) Das Genehmigungsverfahren soll im Falle des § 3 Abs. 3 erst dann eingeleitet werden, wenn auch der Antrag auf Erteilung der Genehmigung für den Betrieb vorliegt. Die Verfahren sind nach Möglichkeit miteinander zu verbinden."

4. § 13 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

      „2. der Antragsteller zuverlässig und fachlich geeignet ist."

   b) Folgender Absatz 1 a wird eingefügt:

      „(1 a) Die fachliche Eignung wird durch eine angemessene Tätigkeit in einem Unternehmen des Personenbeförderungsgewerbes oder durch Ablegung einer Prüfung nachgewiesen. Wird eine Person zur Führung der Geschäfte bestellt, so genügt der Nachweis der fachlichen Eignung für diese Person."

   c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

      „(5) Bei der Deutschen Bundespost, bei den dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, den Straßenbahnen und Obusbetrieben und juristischen Personen des öffentlichen Rechts gelten die Genehmigungsvoraussetzungen nach Absatz 1 als gegeben."

5. An § 17 Abs. 6 wird folgender Satz angefügt:

   „Dies gilt im Falle des § 9 Abs. 4 außerdem für die Urkunden, aus denen sich die Genehmigung der verwendeten Kraftomnibusse zum Gelegenheitsverkehr ergibt."

6. § 43 erhält folgende Fassung:

   „§ 43

   Sonderformen des Linienverkehrs

   Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschluß anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von

   1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr),
   2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),
   3. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten),
   4. Theaterbesuchern

   dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepaßt wird."

7. § 45 Abs. 4 erhält folgende Fassung:

   „(4) Die Genehmigungsbehörde kann bei den Verkehrsformen nach § 43 auf die Einhaltung der Vorschriften über die Betriebspflicht (§ 21), die Beförderungspflicht (§ 22), die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen (§ 39) sowie über die Fahrpläne (§ 40) ganz oder teilweise verzichten. Bei den Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43) ist § 13 Abs. 2 Nr. 2 so anzuwenden, daß insbesondere den Belangen von Berufstätigen und Arbeitgebern sowie von Schülern und Lehranstalten Rechnung getragen wird."

8. § 46 Abs. 2 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

   „2. Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen (§ 48),“.

9. § 48 erhält folgende Fassung:

„§ 48

Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen

(1) Ausflugsfahrten sind Fahrten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan und zu einem für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Ausflugszweck anbietet und ausführt. Die Fahrt muß wieder an den Ausgangsort zurückführen. Die Fahrgäste müssen im Besitz eines für die gesamte Fahrt gültigen Fahrscheins sein, der die Beförderungsstrecke und das Beförderungsentgelt ausweist. Bei Ausflugsfahrten, die als Pauschalfahrten ausgeführt werden, genügt im Fahrschein die Angabe des Gesamtentgelts anstelle des Beförderungsentgelts.

(2) Ferienziel-Reisen sind Reisen zu Erholungsaufenthalten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan zu einem Gesamtengelt für Beförderung und Unterkunft mit oder ohne Verpflegung anbietet und ausführt. Es dürfen nur Rückfahrscheine und diese nur auf den Namen des Reisenden ausgegeben werden. Die Fahrgäste sind zu einem für alle Teilnehmer gleichen Reiseziel zu bringen und an den Ausgangspunkt der Reise zurückzubefördern. Auf der Rückfahrt dürfen nur Reisende befördert werden, die der Unternehmer zum Reiseziel gebracht hat. Die Genehmigung darf nur solchen Unternehmern erteilt werden, die auf dem Gebiet des Reiseverkehrs über ausreichende Erfahrungen verfügen.

(3) Es ist unzulässig, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen; jedoch kann die Genehmigungsbehörde für benachbarte Orte oder für Einzelfälle Ausnahmen gestatten, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden.

(4) Die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden. Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen können in besonderen Fällen auf Grund von Ausnahmegenehmigungen der von der Landesregierung bestimmten Behörde als Verkehr mit Mietomnibussen oder mit Mietwagen durchgeführt werden, wenn sie durch Gebiete außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes führen, Ausgangs- und Zielort jedoch im Geltungsbereich dieses Gesetzes liegen.“

10. In § 51 Abs. 2 werden hinter den Worten „für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen“ die Worte „und für den Gelegenheitsverkehr zum Zwecke des Krankentransports“ eingefügt.

11. § 52 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

   „(2) Die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs erteilt für die deutsche Teilstrecke die von der Landesregierung bestimmte Behörde im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, für Anträge der Deutschen Bundespost auch im Benehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen. § 11 Abs. 2 bis 4 sind entsprechend anzuwenden.“

   b) Absatz 3 wird aufgehoben.

   c) Absatz 4 wird Absatz 3, dem folgende Sätze angefügt werden:

   „Die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung für grenzüberschreitende Ferienziel-Reisen erteilt für die deutsche Teilstrecke die von der Landesregierung bestimmte Behörde, in deren Gebiet die Ferienziel-Reise endet. § 14 ist nicht anzuwenden.“

   d) Absatz 5 wird aufgehoben.

   e) Absatz 6 wird Absatz 4 und erhält folgende Fassung:

   „(4) Die Zollstellen an der Grenze sind berechtigt, Kraftfahrzeuge zurückzuweisen, wenn nicht die erforderliche Genehmigung vorgelegt wird, deren Mitführung vorgeschrieben ist.“

12. § 53 wird wie folgt geändert:

   a) An Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

   „§ 14 ist nicht anzuwenden.“

   b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

   „(2) Die Genehmigung eines Transitlinienverkehrs erteilt die von der Landesregierung bestimmte Behörde, in deren Gebiet der erste Grenzübergang bei der Einfahrt stattfindet, im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, bei Anträgen der Deutschen Bundespost auch im Benehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen. § 11 Abs. 3 und 4 sind entsprechend anzuwenden.“

   c) Absatz 3 wird aufgehoben.

   d) Absatz 4 wird Absatz 3 und erhält folgende Fassung:

   „(3) § 52 Abs. 3 ist auf den Gelegenheitsverkehr vom Ausland durch das Gebiet des

Geltungsbereichs dieses Gesetzes entsprechend anzuwenden, jedoch ist bei Ferienziel-Reisen die von der Landesregierung bestimmte Behörde zuständig, in deren Gebiet der erste Grenzübergang bei der Einfahrt stattfindet. § 52 Abs. 4 gilt entsprechend."

13. § 57 erhält folgende Fassung:

„§ 57

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über

1. Straßenbahnen und Obusse; diese regeln
   a) Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der Betriebsanlagen und Fahrzeuge sowie deren Betriebsweise,
   b) die Sicherheit und Ordnung des Betriebs sowie den Schutz der Betriebsanlagen und Fahrzeuge gegen Schäden und Störungen;
2. den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr; diese regeln
   a) Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der in diesen Unternehmen verwendeten Fahrzeuge,
   b) die Sicherheit und Ordnung des Betriebs;
3. Anforderungen an die Befähigung, Eignung und das Verhalten der Betriebsbediensteten und über die Bestellung, Bestätigung und Prüfung von Betriebsleitern sowie deren Aufgaben und Befugnisse.

(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 können auch festlegen, wie der Nachweis für die Erfüllung dieser Vorschriften zu erbringen ist, insbesondere welche Prüfungen, Abnahmen, Erlaubnisse, Zustimmungen oder Bescheinigungen erforderlich sind.

(3) Soweit es die öffentliche Sicherheit erfordert, können einzelne Vorschriften der nach Absatz 1 Nr. 2 erlassenen Rechtsverordnung auf Beförderungen ausgedehnt werden, die nach § 2 von der Genehmigungspflicht befreit sind oder für die nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 Befreiung erteilt wird."

14. In § 58 Abs. 1 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und dahinter folgende Nummer 7 eingefügt:

„7. durch welche die Einzelheiten des Nachweises der fachlichen Eignung (§ 13 Abs. 1 a), insbesondere der Gegenstand der Prüfung und das Prüfungsverfahren, geregelt werden."

15. Hinter § 59 wird folgender § 59 a eingefügt:

„§ 59 a

Beförderungen, die in besonders gelagerten Einzelfällen nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform dieses Gesetzes erfüllen, können nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes genehmigt werden, die dem Verkehr am meisten entsprechen."

16. § 61 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe f erhält folgende Fassung:

„f) Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen (§ 48 Abs. 1 bis 3) oder".

17. § 62 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die auf Grund des bisherigen Rechts erteilten Genehmigungen für Straßenbahnen, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen behalten ihre Gültigkeit bis zum Ablauf der Dauer der Genehmigung; dabei gelten die für den bisherigen Gelegenheitsverkehr mit Ausflugswagen erteilten Genehmigungen als Genehmigungen für Ausflugsfahrten nach § 48 Abs. 1 dieses Gesetzes, und soweit sie zur Ausführung von Ferienziel-Reisen berechtigen, als Genehmigungen für Ferienziel-Reisen nach § 48 Abs. 2 dieses Gesetzes. Berufsverkehr (§ 43 Nr. 1), der nachweisbar am 1. Januar 1961 mit Mietwagen betrieben wurde, gilt bis zum Ablauf der Mietwagengenehmigungen als Verkehr mit Mietomnibussen (§ 49)."

18. § 64 Abs. 3 letzter Satz erhält folgende Fassung:

„Die in § 43 Nr. 3 und 4 genannten Verkehrsformen sind nicht Linienverkehr im Sinne des Beförderungsteuerrechts."

Artikel 2

(1) Genehmigungen für Ferienziel-Reisen, die ab 1. Juni 1961 erteilt worden sind, gelten bis zum Ablauf der Genehmigungsdauer als Genehmigungen für Ferienziel-Reisen nach § 48 Abs. 2. Für Beförderungen nach § 43, die nachweisbar in der Zeit vom 13. November 1964 bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes mit Mietomnibussen (§ 49) ausgeführt worden sind, genügt die Genehmigung zum Verkehr mit Mietomnibussen bis zu ihrem Ablauf.

(2) Bei den auf Grund des bisherigen Rechts zugelassenen Unternehmern gilt der Fachkundenachweis (§ 13 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 1 a) als erbracht.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 4

Dieses Gesetz mit Ausnahme von Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft; Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden neunten Kalendermonats in Kraft.